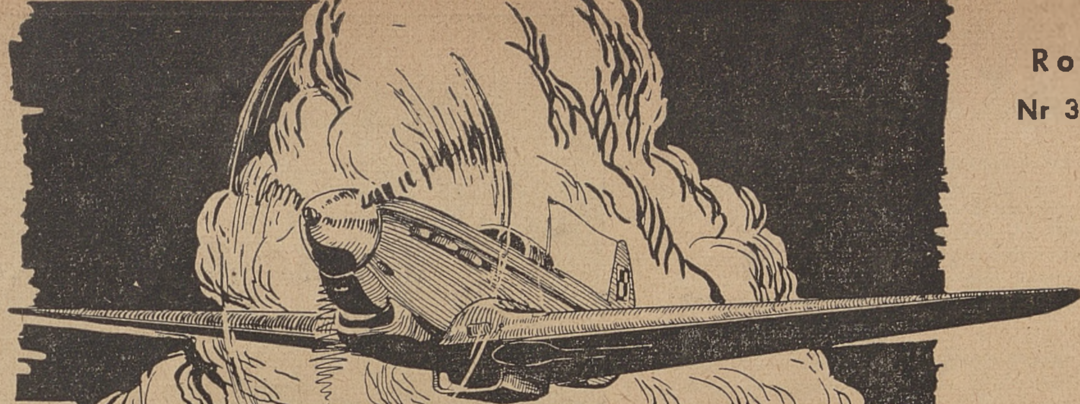
Cena 10 zł

13 – 20 września 1947

Rok II
Nr 37 (65)



# SKRZYDŁA i MOTOR

TYGODNIK MŁODZIEŻY LOTNICZEJ

## ŚWIĘTO LOTNICTWA 1947

# ROZKAZ

## MINISTRA OBRONY NARODOWEJ

## na dzień Święta Lotnictwa Polskiego



W dniu dzisiejszym Wojsko Polskie wraz z całym narodem obchodzi tradycyjne doroczne Święto Lotnictwa.

Dzięki niestrudzonym wysiłkom obozu demokracji polskiej i życzliwej pomocy Związku Radzieckiego Odrodzona Polska posiada dziś lotnictwo wyposażone w nowoczesny sprzęt, oraz liczne szeregi lotników, obznajmionych doskonale z najnowszymi osiągnięciami wiedzy i techniki lotniczej.

Lotnictwo polskie zdobyło sobie prawo do wdzięcznej pamięci i hołdu całej Polski, bo sława polskich lotników związała się na zawsze z bezprzykładnymi na przestrzeni całej historii zwycięstwami Odrodzonego Wojska Polskiego.

Nie zabrakło polskiego lotnika przy zdobywaniu Pragi, Warszawy, Kołobrzegu, Berlina, w okresie walk o przełamanie Wału Pomorskiego oraz w bitwie o Anglię.

Po zwycięstwie lotnictwo nasze stoi na straży polskiego nieba czujnie strzegąc granic i bezpieczeństwa kraju.

Naród polski kocha lotnictwo i zrobi wszystko, by kontynuatorom najpiękniejszych polskich tradycji lotniczych umożliwić start na najwyższe poziomy.

Dziś Święto całego lotnictwa polskiego.

Młodzież polska z zapałem uczy się sztuki latania nie tylko w wojskowych szkołach lotniczych, lecz również w licznych aeroklubach i szkołach lotnictwa cywilnego. Najmłodsi entuzjaści lotnictwa — młodzież szkolna z zapałem zapoznaje się z lotnictwem w kołach Ligi Lotniczej.

Polskie Linie Lotnicze „Lot" utrzymują już regularną komunikację lotniczą ze stolicami wielu krajów europejskich.

Rosną kadry lotnicze, rozwija się polska myśl lotnicza, potężnieją skrzydła Polski.

LOTNICY!

Jesteście cząstką narodu, służycie wiernie Polsce Ludowej. Niejednokrotnie już dawaliście dowody swego wyrobienia obywatelskiego, biorąc aktywny udział we wszystkich akcjach o charakterze ogólnospołecznym, umacniając serdeczną więź wojska z masami ludowymi. Przykładem tej pracy może być również pomoc okazana przez lotnictwo nasze w okresie powodzi br., która to pomoc znalazła uznanie całego społeczeństwa.

Pracą swą w ostatnim roku dowiedliście, że nie żałujecie trudu, aby podwyższać stale poziom swego wyszkolenia.

W dniu Święta Lotnictwa życzę Wam, aby również i dalsza Wasza praca przyniosła jak najlepsze rezultaty dla dalszego rozwoju silnego Lotnictwa Demokratycznej Polski.

Niech żyje Odrodzone Lotnictwo Polskie!

MINISTER OBRONY NARODOWEJ
(—) MICHAŁ ŻYMIERSKI
Marszałek Polski

# ODBUDOWA LOTNICZEJ WARSZAWY

Odbudowa Warszawy leży na sercu każdemu Polakowi. Podniesienie jej z ruin stało się kwestią honoru narodowego. Stolica nasza musi stać się na wskroś nowoczesnym miastem o wielkim znaczeniu międzynarodowym.

Nas lotników, interesuje przede wszystkim, jaką rolę przeznacza się Warszawie w ramach ogólnopolskiego planu odbudowy lotniczej, jakie urządzenia otrzyma i jak będzie nas, jako centrum lotniczego życia naszego kraju, reprezentować wobec zagranicy.

Warszawa, zarówno z racji swego centralnego położenia, jak też jako stolica Polski i jej największe miasto, musi stać się ośrodkiem zarówno naszej myśli lotniczej, jak i realnych osiągnięć w budowie Polski Skrzydlatej. Dochodzi do tego jeszcze szczególne znaczenie, jakie zawdzięcza Warszawa swojemu położeniu na szlaku Wschód — Zachód. Linia polityczna obozu polskiej demokracji wyniosła Warszawę z jej przedwojennej pozycji kresowego miasta Europy do roli jednego z najpoważniejszych czynników, łączących Wschód z Zachodem. Warszawa winna być więc należycie przygotowana do czekających ją zadań.

Biuro Odbudowy Stolicy opracowało szeroko zakrojony plan od— i rozbudowy urządzeń lotniczych na terenie Warszawy. W myśl tego planu w obecnych granicach miasta będą się znajdować następujące lotniska:

1. Okęcie — komunikacyjno-osobowy port lotniczy z ultranowoczesnym dworcem,
2. Gocławek — lotnisko sportowe Aeroklubu Warszawskiego,
3. Żerań — Zacisze — projektowane lotnisko komunikacyjno-transportowe, oparte o projektowaną dzielnicę przemysłową i port rzeczny na Żeraniu.

Wszystkie one znajdują się w odległości 10—15 minut jazdy od śródmieścia, co gwarantuje szybki i wygodny dojazd do każdego z nich przy pomocy przyszłej sieci miejskich dróg komunikacyjnych. Z lotnisk tych największe szanse rozwoju ma Okęcie, gdyż przez włączenie w obręb lotniska sąsiednich terenów i przesunięcie linii kolejowej (odpowiednie plany są już sporządzone) będzie można zwiększyć długość dróg startowych do 3—4 km, co jest zupełnie wystarczające dla największych nawet i najcięższych załadowanych samolotów.

Sprawą dalszej przyszłości jest projektowana sieć lądowisk dla helikopterów, których ilość na terenie Warszawy wynieść ma ponad 20. Z tego trzy — na Bielanach, polu Mokotowskim, oraz na Saskiej Kępie w pobliżu Al. Waszyngtona byłyby zaopatrzone w hangary, mieszczące kilka maszyn tego typu. Sieć lotnisk byłaby uzupełniona przez powstały na terenie Wielkiej Warszawy (ok. 60 km średnicy) szereg lotnisk o znaczeniu lokalnym i pomocniczym.

Przedwojenna Warszawa była centrum naszej produkcji lotniczej, a tę samą rolę przeznacza się Warszawie przyszłości. Powstaną więc potężne warsztaty i zakłady produkcji samolotów. Okęcie otrzyma ponadto hamownię silników i tunel aerodynamiczny, sprowadzony z zagranicy. Także Instytut Techniczny Lotnictwa otrzyma szereg nowoczesnych urządzeń.

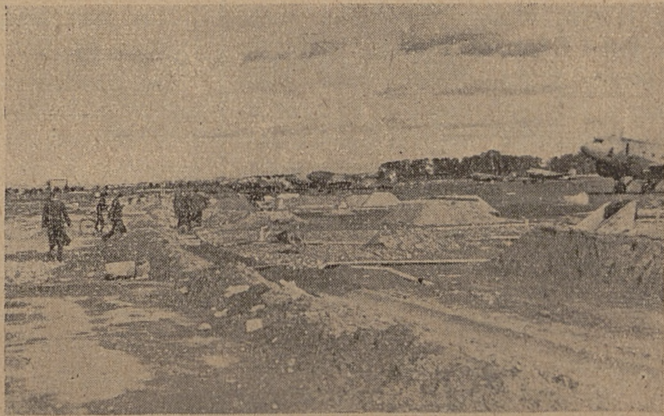
Liga Lotnicza planuje tymczasowe zainstalowanie się w gmachu LOPP na Puławskiej. Wobec projektu wzniesienia Domu Lotnika na terenie lotniska Mokotowskiego, Liga przewiduje następnie przeniesienie swych biur właśnie do Domu Lotnika. Modelarze Ligi mają otrzymać szereg modelarni, z czego dwie już w ramach Planu Trzyletniego. Powstać ma także m. in. centralna składnica materiałów modelarskich.

Jak realizowane są w chwili obecnej te plany, o tym najdobitniej świadczą cyfry. W ramach Planu Trzyletniego przewiduje się na odbudowę lotnisk warszawskich (prócz Okęcia) sumę 99 mil. złotych. Preliminarz budżetowy Ministerstwa Komunikacji na rok 1947 przewiduje na odbudowę wszystkich lotnisk w kraju 378 milionów zł, z czego na Okęcie przypada 207,5 miliona, tj. przeszło połowa tej sumy. Ponadto 9,5 miliona kosztować będzie wyposażenie urządzeń naziemnych i sprzętu w oświetlenie, przyrządy meteorologiczne, radiowe i sygnalizację. Odbudowa wież spadochronowych pochłonie w r.b. 2 miliony złotych, a na dotacje dla I.T.L., oraz Szkoły Wawelberga przeznaczono 5,5 mil.

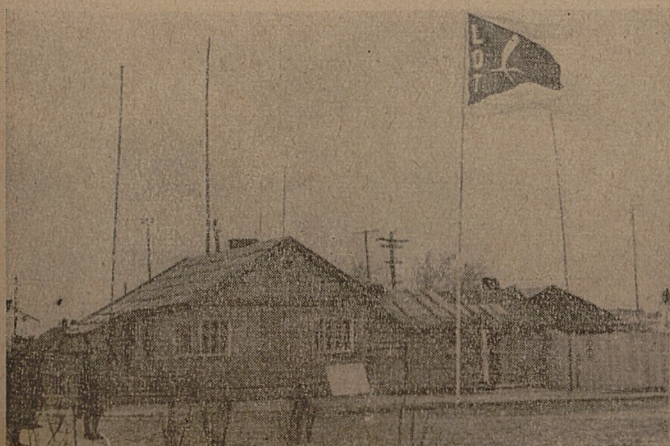
Jak więc widzimy, sprawa lotnictwa na terenie Warszawy jest należycie doceniana przez Rząd. Gwarantuje nam to, że nasza stolica stanie w rzędzie światowych metropolii lotniczych.

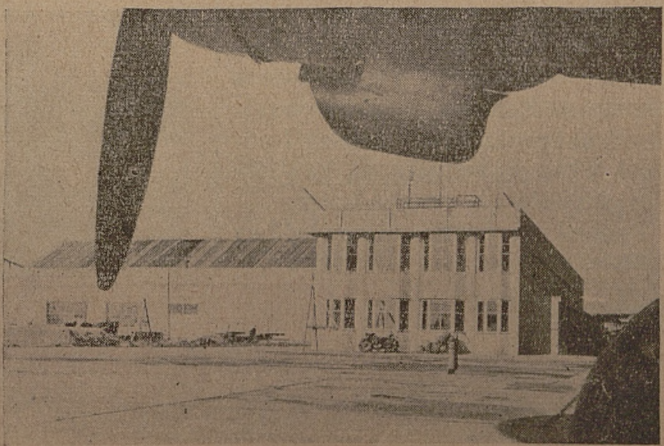
**R. Szubański.**









# TRZY LATA TEMU

10 września 1944 r., po silnym przygotowaniu artyleryjskim, oddziały Dywizji Kościuszkowskiej, rozpoczęły natarcie na Pragę. Przy wydatnej pomocy I Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" oraz Pułku Bombowców Nocnych „Kraków", piechota nasza po czterech dniach krwawych i zaciekłych bojów dotarła do Wisły. Praga była wolna. Pierwszy etap drogi, rozpoczętej na sojuszniczej ziemi radzieckiej pod Lenino zakończył się na przedmieściach stolicy Polski.

O szturmie Warszawy nie można było myśleć. Mosty były wysadzone. Armia Radziecka, a wraz z nią I Armia W.P. dotarły do Wisły po dwumiesięcznej prawie ofensywie. Trzeba było przeprowadzić przegrupowanie, uzupełnić amunicję i sprzęt, podwieźć zapasy. A tymczasem, na drugim brzegu Wisły, w ogniu beznadziejnej walki, wzniecionej bezmyślnie przez „polityków" z ówczesnego rządu londyńskiego — powstanie chyliło się ku upadkowi.

Oddziały polskie, pomimo całej beznadziejności tego przedsięwzięcia usiłowały wysadzić desant na lewym brzegu Wisły, na przyczółku Czerniakowskim, zajętym jeszcze przez powstańców. Nie mogło już być mowy o rozszerzeniu przyczółka. Nieprzyjaciel z łatwością paraliżował dowóz posiłków i amunicji na lewy brzeg, ostrzeliwując przeprawę na rzece. Chodziło o ratowanie rannych, o ewakuację kobiet i dzieci, którym groziła niechybna śmierć.

Kosztem ogromnych ofiar, dzięki niesłychanemu bohaterstwu żołnierza I Armii i powstańców przyczółek Czerniakowski utrzymano przez 8 dni. Tysiącom ludzi uratowano życie.

Ale miasta nie można było uratować.

17 stycznia 1945 r. ruszyła potężna, wspaniale przygotowana ofensywa. Żołnierz I Armii oczyścił od okupanta gruzy Stolicy i poniósł wraz z żołnierzem radzieckim wolność dla reszty kraju.

Poniósł na Berlin sprawiedliwą zemstę za zburzoną Warszawę.

# HONOR PILOTA MYŚLIWSKIEGO

KAZIMIERZ GOZDZIEWSKI, ppor.

Warszawa wciąż jeszcze się broni.

Na lotnisku polowym w okolicach Zadybia Starego, ustawione na polu startowym samoloty oczekują sygnału, by wylecieć na pomoc umęczonemu miastu.

Nawet mechanicy, którzy pełnią teraz służbę „po 25 godzin na dobę", mimo zmęczenia wylegli gremialnie, ażeby asystować odlotowi nad stolicę.

Piloci są podnieceni. Trzask zamykanych owiewek, ostatnie spojrzenia kontrolne — gotowi!

Maszyny dwójkami wypełzają powoli; powietrze wypełnia dudniący warkot silników.

Jeszcze chwila i — gaz!

Z suchej, wypalonej na popiół nawierzchni lotniska unosi się w górę tuman pyłu, przetykany gdzieniegdzie błękitnymi dymami gazów spalinowych.

Odrywając się od asfaltowej taśmy pola startowego biorą kurs na Garwolin. Pogoda i widzialność — wspaniałe. W Garwolinie ruch. Kolumny piechoty w kłębach kurzu maszerują na północ: i oni śpieszą ku Warszawie.

Na dźwięk motorów szeregi żołnierzy załamują się na moment, lecz rozpoznawszy swoich, znowu formują się w kolumnę marszową. Teraz przelatują nad miejscem, gdzie szosa lubelska skręca na Warszawę. Tutaj ruch jeszcze większy, niż w Garwolinie; po prostu palca nie ma gdzie wetknąć.

Już są nad Warszawą.

Po obu stronach Wisły dymią pożary, wzniecone przez pociski artyleryjskie.

Powalone potwornym wybuchem sterczą ku niebu czarne przęsła mostu Poniatowskiego, który jakby przykląkł w falach Wisły. Lekki skręt maszyn w prawo; idą w kierunku lotniska bielańskiego. Z lewego brzegu rozpoczyna się koncert artylerii przeciwlotniczej. Iły z biało - czerwonymi szachownicami na płatach schodzą piką. Cienie od ich skrzydeł wędrują powoli po ziemi, aż w końcu nakrywają stanowiska nieprzyjacielskie. Grad bomb.

Niemieckie baterie milkną jedna po drugiej.

Przechodzą nad następne pozycje. Nagle Ił Stefka Okrzei odłącza się od grupy i odlatuje na bok. Bogusiewicz — ubezpieczający, zawraca za nim.

— Co mu się stało?

Jeden rzut oka na maszynę kolegi wyjaśnia wszystko: postrzelony — górna część kabiny zupełnie strzaskana. Cud, że pilot ocalał; trochę niżej i po nim!

Bogusiewicz próbuje nawiązać ze Stefkiem łączność radiową.

Nie odpowiada. Widocznie aparat uszkodzony.

Okrzeja ciężko manewruje postrzeloną maszyną i coraz więcej schodzi z kursu. Zamiast ciągnąć w kierunku Zadybia Starego, pcha się na południowy-wschód.

..samoloty oczekują sygnału..



Zdenerwowany Bogusiewicz ponawia próbę skontaktowania się. Bezskutecznie. Radio towarzysza milczy.

Wobec tego wykręca zwrotnego „Jaka" i idąc przed maską szturmowca, usiłuje go prowadzić.

Nic z tego. Musi tam być coś ze sterami nie w porządku; Okrzeja nie panuje nad maszyną.

Przelatują nad nieznanymi osadami, coraz bardziej oddalając się od bazy.

Potrzaskany samolot Stefana w każdej chwili grozi katastrofą. Oczywiście, mógłby skakać, ale szkoda maszyny.

Nie odstępujący towarzysza Bogusiewicz, z przerażeniem stwierdza, że benzyna w zbiorniku się kończy!

— Jeśli w ciągu 10-ciu minut nie znajdziemy dogodnego miejsca do lądowania — koniec! — myśli ponuro. Szuka oczami jako tako równego kawałka pola, na którym można lądować. Gdziekolwiek jednak spojrzeć, wszędzie albo porżnięte rowami pola, albo lasy.

Samolot Okrzei też ciągnie ostatkiem sił; widać, jak ciężko przechyla się na lewe skrzydło. Katastrofa nieunikniona!

— Nie?!

Przeciera okulary.

— Halucynacja czy co u diabła?! Lotnisko! Najprawdziwsze w świecie: piękne, szerokie — cudo!

Okrzeja idzie już do lądowania. Bogusiewicz na resztkach paliwa trwa po bohatersku; czeka, aż Stefan siądzie. Dopiero wtedy, lekko i zgrabnie ląduje obok. Już najwyższy czas; śmigło, wykonawszy jeszcze kilka obrotów, zamarło w bezruchu — benzyna wypalona do ostatniej kropli!

Od grupy pobliskich drzew oderwało się kilka postaci, biegną w kierunku dwóch polskich maszyn.

To mechanicy radzieckiego pułku lotniczego.





Mechanik przy swoim Jak'u

Uśmiechnięty Bogusiewicz pyta:

— Gdzie jesteśmy?

— W Janowie koło Mińska Mazowieckiego.

Z maszyny Okrzei gramolą się: Stefan i strzelec płatowcowy — plutonowy Wicek Czubacki. Na ich bladych twarzach jeszcze maluje się groza niedawno przeżytych chwil.

— A jednak samolotu nie oddaliśmy — mówi plutonowy Czubacki.

Mechanicy radzieccy, kiwając głowami, oglądają okropnie rozharataną maszynę Okrzei

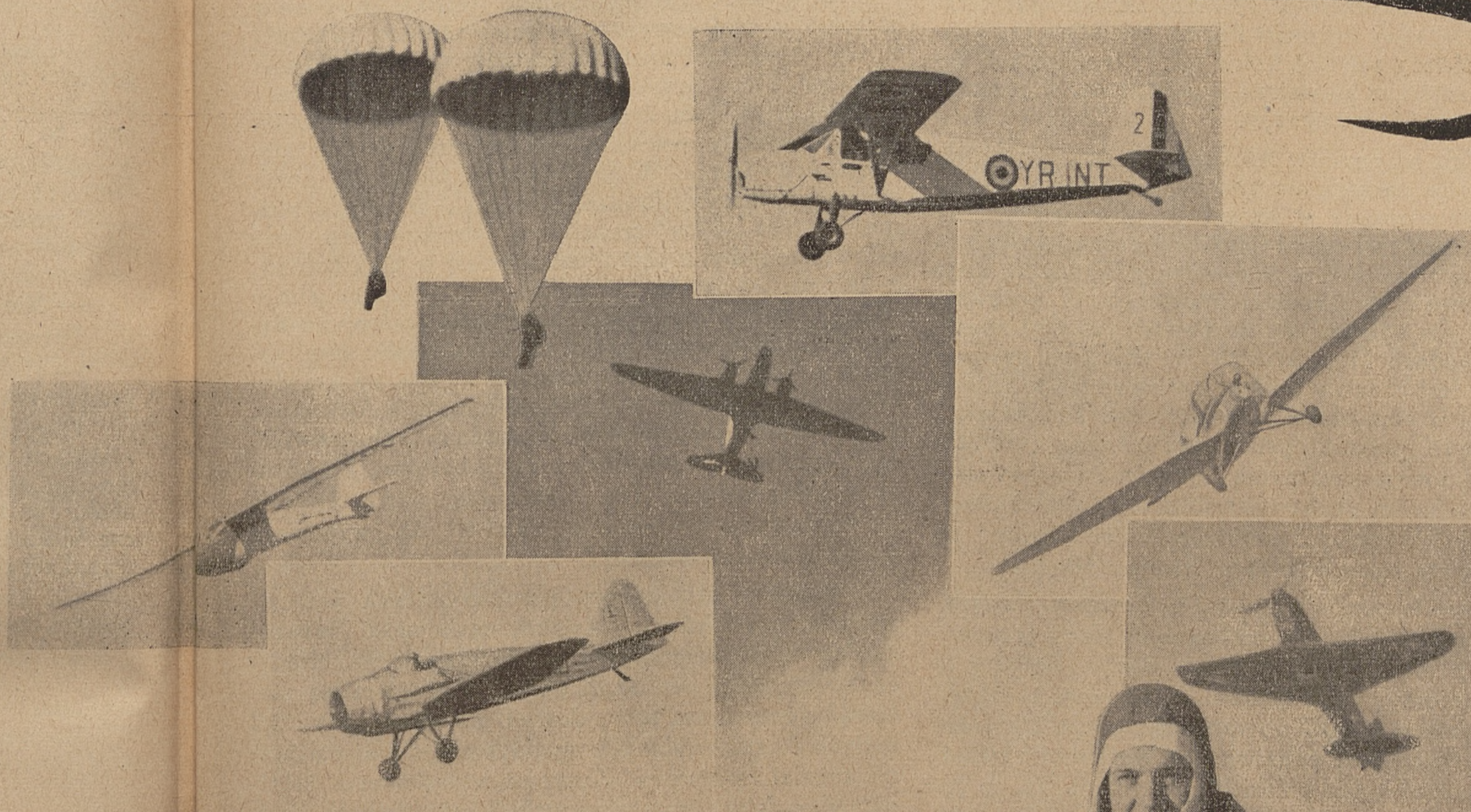
Stefan podchodzi do Bogusiewicza i w milczeniu ściska mu dłoń. Po co tu słowa; i tak się rozumieją. A potem nieoczekiwanie wybuchają szalonym śmiechem, śmiechem zwycięskiej młodości której udało się wyrwać z szponów śmierci.

Mechanicy radzieccy przez chwilę patrzą zdumieni, a potem z uśmiechem aprobaty na powalanych smarami twarzach, prowadzą ich w kierunku hangarów.

Na piersi chor. pilota Bogusiewicza zawisł srebrny medal: za to, że jak nakazuje honor pilota, nie opuścił towarzysza w potrzebie.

# ŚWIĘTO LOTNICTWA POLSKIEGO 1947










Nie łatwo było dostać się 7 września na Pole Mokotowskie. Wszystkie środki komunikacyjne — tramwaje, autobusy miejskie, czy nawet prywatne samochody na prowadzących do lotniska ulicach były oblepione miłośnikami lotnictwa wszelkiego wieku i płci. Na przystanku „R-ki" na Placu Zbawiciela już od godziny dwunastej działy się dantejskie sceny. Nie obeszło się, jak zwykle w takich wypadkach bez utarczek słownych, ale to było do przewidzenia. Warszawiacy są impulsywnym narodem „na co dzień", a cóż dopiero gdy chodzi o sposobność obejrzenia dawno oczekiwanej rewii lotniczej.

Bo Warszawa kocha swoich lotników. Kocha ich za obronę swego nieba we wrześniu 1939 roku; pamięta także i drugi wrzesień, gdy pod osłoną „Jaków" dzielne Kukuruźniaki zrzucały żywność dla kobiet i dzieci, broń dla walczących Powstańczej Warszawy. Warszawiacy zawsze żywo odczuwali każdy triumf polskich skrzydeł. Obecnie zainteresowanie lotnictwem bynajmniej nie osłabło -- przeciwnie, zwiększyło się jeszcze, czego dowodem jest coraz liczniejszy napływ młodzieży na kursy szybowcowe, masowe zapisywanie się w szeregi członków Ligi Lotniczej, a najlepszym, nieodpartym dowodem były nieprzejrzane tłumy wokół lotniska na Mokotowie.

Ale też ostatni pokaz w dniu Święta Lotnictwa w Warszawie przewyższył pod każdym względem wszystko to, co kiedykolwiek oglądaliśmy. I trudno właściwie powiedzieć, która część pokazu bvła najpiękniejsza. Modelarze będą twierdzili, że loty modeli latających, szybownicy uśmiechną się z wyższością — „Sęp"..., piloci silnikowi będą z zachwytem omawiali szczegóły akrobacji, a szary widz? Tego oczywiście najwięcej „wzięły" pokazy bombardowania i widok rozsypujących się w drzazgi czerwonych, niemieckich domków.

Jeszcze jedno trzeba podkreślić — zwłaszcza, że zdarza się to u nas jeszcze nie często — wspaniałą organizację. Wszystko szło, jak w zegarku. Gdy porównywaliśmy pokaz z co do minuty opracowanym pla-

nem, ogarniał nas coraz większy podziw: dosłownie wszystkie punkty programu zaczęto punktualnie. Nie było ani minuty opóźnienia.

Uroczystości Święta Lotniczego zaszczycił swoją obecnością Prezydent Rzeczypospolitej, który zainaugurował obchód krótką mową do lotników. Jakże głęboko utkwiły nam w sercach fragmenty Jego przemówienia:

„Niechaj mnożą się i doskonalą w trosce o pokój i niepodległość Ojczyzny bojowe eskadry powietrzne naszego lotnictwa wojskowego. Niechaj w coraz szybszym tempie wzmacnia swój zasięg polskie lotnictwo komunikacyjne, niech rosną kadry pionierów i doświadczonych lotników w cywilnej służbie powietrznej". „Wciągajcie do nauki i pracy wielotysięczne zastępy młodzieży polskiej, która marzy o sukcesach naszych wysiłków w powietrzu, w lotnictwie, w przemyśle lotniczym i komunikacji".

Właśnie od popisów młodzieży — naszego narybku lotniczego zaczęły się pokazy. Modelarze wystąpili po raz pierwszy w historii Świąt Lotniczych na równi z innymi rodzajami lotnictwa. Jest to dowodem, że w Odrodzonej Polsce przywiązuje się wielką wagę do podstawowego szkolenia lotniczego. W porównaniu z tym, co oglądaliśmy na Pierwszych Ogólnopolskich Zawodach Modelarskich w ubiegłym roku — widoczny jest znaczny postęp. Zaznacza się to przede wszystkim w pomysłach konstruktorów. Te „Kaczki", bezogonowce, pięknie opracowane modele z silniczkami spalinowymi, wskazują dobitnie, że nasza młodzież modelarska szuka nowych dróg, że dorównuje, a nawet już wyprzedza zagranicę. Przekonamy się o tym zresztą na zawodach w Nivelles (Belgia).

Wspaniale popisali się nasi szybownicy. Szybownictwo nasze, nawiązując do bogatych tradycji przedwojennych sięga po coraz nowe laury. Dotyczy to zarówno pilotów, jak i sprzętu. Nasze nowe konstrukcje od szkolnego ABC do rasowego „Sępa", którego mieliśmy sposobność podziwiać w Warszawie, świadczą o wysokiej klasie polskich konstrukcji. To, co pokazał nam Zientek, było doprawdy ucztą dla oczu. Wyzyskał on wszystkie walory „Sępa", dając w swym pokazie akrobacyjnym wzór rzadko oglądanej precyzji, czego ukoronowaniem było lądowanie „na punkt" przed trybuną honorową.

Wyczyny „Sępa" są dla nas tym bardziej interesujące, że obecnie latamy jeszcze przeważnie na sprzęcie niemieckim, który jednak staje się coraz mniej liczny i wartościowy. Potrzeba nam dużo nowych szybowców i to szybowców pierwszorzędnych. Nasi piloci warci są tego. Dlatego też zapowiedź seryjnej produkcji „Sępów" jest znakiem usamodzielnienia się naszego szybownictwa i wkroczenia jego na nowe drogi.

Wśród samolotów cywilnych ogólną uwagę zwracał turystyczny górnopłat z niebiesko-żółto-czerwonymi kokardami na skrzydłach. Ten samolot, to stary, przedwojenny znajomy — RWD-13 bis. Pewna ilość tych maszyn została w 1939 roku wywieziona do Rumunii, gdzie przez osiem lat pełniły służbę w rumuńskim lotnictwie sportowym. Obecnie wskutek starań A. R. P. czterdzieści RWD-13 ma powrócić do Polski. Ta, którą oglądaliśmy jest pierwszą z nich, sprowadzoną przez inż. Kasprzyka. Ale nasze lotnictwo sportowe nie ma zamiaru poprzestać na „erwudziakach", czy „lotniczej unrr'ze" — Piperach. Seria doświadczalnych „Szpaków", oraz wchodzący w stadium seryjnej produkcji „Żak" — to zaczątek naszej jutrzejszej sportowej floty powietrznej. Lotnicze Warsztaty Doświadczalne pracują zaledwie dwa lata. „Żak", dzięki prostocie swej konstrukcji, a jednocześnie doskonałym osiągom stanie się w krótkim czasie typem „samolotu dla mas".

Największe zainteresowanie wzbudziły pokazy samolotów wojskowych; te same groźne „Peszki" i „Iły", które taki postrach szerzyły w szeregach niemieckich, które swymi bombami i działkami torowały polskim oddziałom drogę na Kołobrzeg i Berlin, teraz pokazywały swe umiejętności przed oczami stutysięcznego tłumu. W gwałtownym, pionowym nurze rozpoczęły bombardowanie „Peszki". W chwilę później szóstka „Iłów" zrzuciła z lotu koszącego swe pierwsze bomby, a potem ustawiła się w krąg bojowy, z którego co chwilę wychodziła w stromym ślizgu jedna z maszyn, a jednocześnie wielki pióropusz dymu i wirujące w powietrzu szczątki domku obwieszczały o celności „bombardowania". Dla warszawiaków była to nowość, gdyż niewielu z nich dotychczas miało okazję obserwować te groźne „sztormowiki" (jak nazywają je Anglicy) w akcji bojowej. Po pokazie bombardowania, dwa „Jaki" demonstrowały walkę powietrzną, a następnie „Jak - 9" dał wspaniały pokaz akrobacji bojowej.

Że akcja szkoleniowa przeprowadzana jest na wszystkich odcinkach, mieliśmy sposobność przekonać się na pokazie skoków spadochronowych. Młodzi spadochroniarze wzbudzili swym ukazaniem się nieopisany entuzjazm, który doszedł do zenitu, gdy rząd białych i szaro-zielonych spadochronów majestatycznie opadał ku dołowi. Zaraz po wylądowaniu ostatnich skoczków tłumy przerwały kordon wojska i milicji i niepowstrzymanym strumieniem wlały się na lotnisko. Spadochroniarze z trudem tylko torowali sobie drogę do trybuny Pana Prezydenta, gdzie po złożeniu raportu zostali nagrodzeni przez Niego kilkoma serdecznymi słowami.

Święto Lotnictwa stało się świętem nie tylko lotników — brała w nim udział cała ludność Warszawy, z zachwytem oklaskując swych ulubieńców. To zbratanie się całego społeczeństwa z lotnictwem dodawać nam będzie sił w naszej dalszej pracy nad rozwojem i doskonaleniem polskiego lotnictwa, bo jak powiedział Prezydent Bierut:

— „Cały naród podziwiać będzie z radością pomyślne wyniki Waszej pracy, popierać Wasze zamierzenia i osiągnięcia. Waszym wzlotom w błękity polskiego nieba towarzyszą życzenia wszystkich współobywateli, abyście pomyślnie i zwycięsko torowali nowe szlaki do rozwoju polskiego lotnictwa".

Szub.

# OBCHÓD ŚWIĘTA LOTNICTWA NA TERENIE POLSKI

(Od specjalnych korespondentów SiM-u)

## KATOWICE

Mówiąc o Święcie Lotnictwa w Katowicach nie można pominąć milczeniem tygodnia Ligi Lotniczej, zorganizowanego przez Okręgową Dyrekcję L. L. pod protektoratem wojewody śląsko-dąbrowskiego, gen. dyw. A. Zawadzkiego. Tydzień ten poprzedził Święto Lotnictwa i zlał się z nim w jedną całość. Już od 30 sierpnia Katowice i okręg słuchały pogadanek i specjalnych audycji radiowych na tematy lotnicze. Młodzież szkolna odbywała zbiorowe wycieczki na lotnisko i zwiedzała wystawę lotniczą, urządzoną w jednym z gimnazjów. W ciągu całego tygodnia, jak i podczas Święta Lotnictwa, krążyły nad Śląskiem samoloty sportowe, wożące pasażerów, a już na szczególną uwagę zasłużyły sobie zawody modeli latających, które szczególne w kategorii silnikowych osiągały wyniki nierzadko lepsze, jak na Ogólnopolskich Modelarskich Zawodach w Kobylnicy.

Sam obchód Święta Lotnictwa rozpoczął się nabożeństwem, z udziałem przedstawicieli władz państwowych, poczem na lotnisku przemówił naczelnik wydziału wojskowego, otwierając tym przemówieniem pokazy.

Pokazy lotnicze obejmowały w części pierwszej loty modeli latających, które znów wywołały prawdziwy zachwyt widzów; loty szybowcowe z wyciągarki i na holu i akrobacje na maszynie sportowej (Kadet), którą brawurowo wykonał dyr. LS.-u inż. Weigl.

W drugiej części, która nosiła charakter wojskowy, wykonane zostały skoki spadochronowe normalne i z opóźnieniem oraz akrobacje myśliwskich „Jaków" zespołowe i indywidualne.

Całość pokazu zrobiła na obecnych wielkie wrażenie i ściągnęła na lotnisko tłumy widzów. Bezpośrednio po pokazie odbyła się na lotnisku zabawa ludowa. **(rej).**

## WROCŁAW

Obchód Święta Lotnictwa we Wrocławiu — ściślej: na podwrocławskim lotnisku Starachowice, rozpoczęły pokazy modeli latających; były to głównie modele szybowców. Następnie za wyciągarką, wzbiły się w górę szybowce SG—38, oraz „Bebiki". Po zrobieniu rundy, schodzą na ziemię, „ustępując nieba" samolotom sportowym PO-2 i Piper. Maszyny te wykonują szereg ewolucji okrobatycznych, po czym, w szyku nisko przechodzą nad trybunami, z których spoglądają przedstawiciele władz wojskowych: D-ca OW — gen. broni Popławski, gen. Siwicki, oraz zasłużony lotnik 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" — płk. Wilk.

Następuje najbardziej emocjonalny moment pokazów: bombardowanie makiety mostu kolejowego przez sześć szturmowców Ił-2. Ledwie publiczność zdołała trochę ochłonąć — nowa sensacja: ppor. Kownacki dokonuje skoku spadochronowego z wys. 800 m. — z zatrzymaniem 5 sek. (te 5 sek. widzom, patrzącym w napięciu wydają się wiekami!). Pokazy zamyka wystawa lotnicza, na której publiczność z bliska mogła obejrzeć samoloty wojskowe, oraz uzbrojenie. Duże zainteresowanie wzbudzał wśród zwiedzających wykres szlaku bojowego Lotnictwa Odrodzonej Polski, a także widoki bombardowań celów nieprzyjacielskich przez samoloty Ił-2.

Dzień Święta Lotnictwa zakończyła loteria, w której wygrane (co dziesiąty los), upoważniały do lotu nad miastem. **(s.o.).**

## POZNAŃ

Pracowite, odświętnie odmalowane „Pieszki" wygrzewają się w słońcu na zielonej trawie lotniska, czekając swojej kolejki lotu. A kolejka ta niemała.

W dniu święta lotnictwa zleciała się tu rekordowa ilość samolotów różnego typu.

Krążą w powietrzu białe szybowce, ścigają się kolorowe modeliki.

Na błękitnym, bezchmurnym niebie, wykwitają różnokolorowe czasze spadochronów.

Wspaniale obchodzi Poznań święto swoich lotników. Od samego rana ciągną na lotnisko niezliczone tłumy ludzi. Zjeżdżają samochodami, rowerami, motocyklami, ba, nawet pieszo. Nie przeraża nikogo dość znaczna odległość, dzieląca miasto od lotniska. Każdy chce być na pokazach, chce popatrzeć na to, co przez trzy lata zrobiono u nas w dziedzinie odbudowy lotnictwa.

Punktualnie o godz. 14-tej otwiera zawody skokiem ze spadochronem z wysokości ok. 1 000 m instruktor spadochronowy Pułku Bombowców Nurkujących, kpt. Kamieński.

Następnie odbywa się pokaz modelarzy, którzy demonstrują publiczności swoje prawdziwie po mistrzowsku wykonane „cacka".

A potem przewija się wszystko jak w kinematografie. Co chwila odrywa się od ziemi szybowiec, kręci akrobacje i ląduje wśród grzmiących oklasków. Maszyny motorowe lotnictwa turystycznego. Różne Pipery, Kukuruzy Młodziki, kręcą się nad głowami jak w ukropie.

Godzina mija za godziną niepostrzeżenie. Program jeszcze nie wyczerpany. Potężne bombowce nurkujące bombardują stanowiska. Wrażenie i celność bomb — kolosalne.

Oficjalny pokaz zamyka grupowy skok z samolotu spadochroniarzy wojskowych, którzy po wylądowaniu nie mogą dać sobie rady z zalewającym lotnisko tłumem entuzjazmujących się widzów.

Do późnej nocy latają nad Ławicą samoloty, wożąc pasażerów. „Chrzest bojowy" otrzymało tego pamiętnego dnia mnóstwo osób. **k.g.**

## BYDGOSZCZ

Już o godzinie 11-tej na lotnisku w Bydgoszczy zgromadził się liczny tłum, przybyciem swoim akcentując sympatię dla pułku lotniczego. Pułk ten obchodził w dniu Święta Lotnictwa doniosłą uroczystość. Sztandar jego udekorowany został orderem Virtuti Militari.

Po mszy św., odprawionej przy ołtarzu polowym, generał broni Korczyc w mocnych żołnierskich słowach podkreślił wkład pułku w walce o wyzwolenie i w imieniu Marszałka Żymierskiego odznaczył sztandar pułku. Defilada kompanii honorowej przed gen. broni Korczycem i przedstawicielami władz zakończyła ten ważny w historii pułku moment.

Obchód Święta Lotnictwa mile został połączony z obchodem święta dożynek, zorganizowanym na lotnisku. Barwne grupy żeńców, składając wieńce, pieśnią wyrażały przywiązanie dla gospodarzy ziemi bydgoskiej.

Dowodem współpracy lotnictwa wojskowego z Ligą Lotniczą była wystawa, urządzona w hangarze. Obok stoiska Ligi ze starannie wykonanymi modelami redukcyjnymi przedwojennych samolotów sportowych, stały bardzo przejrzyste przekroje silników, broń lotnicza i przyrządy pokładowe. Największe zainteresowanie wzbudziły samoloty JAK i IŁ z częściowo zdjętym pokryciem. Wszystkie tajemnice bojowych maszyn były dla młodych entuzjastów lotnictwa odsłonięte. Ci zaś, którzy z zadartymi głowami śledzili nasze samoloty przelatujące w powietrzu, mogli je oglądać na lotnisku. Stały więc wojskowe Ut-2, Pe-2, JAK i Ił; sportowe Piper, Po-2 i „Szczygieł"; komunikacyjne Cessna, Siebel, Li-2 i Languedoc.

Pokazy lotnicze zaczęły się o godz. 15-tej. Charakterystycznym dla tegorocznego święta było to, że loty szybowcowe demonstrowali nie instruktorzy, a młodzi piloci, szkoleni w okresie powojennym. Wysoka klasa ich pilotażu daje nam gwarancję, że tradycja naszego szybownictwa, zajmującego jedno z pierwszych miejsc w świecie, będzie nadal utrzymana.

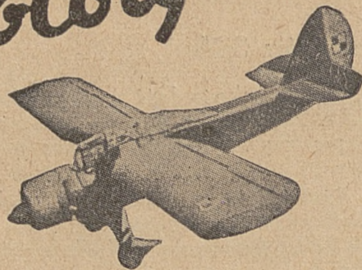
Piloci motorowi Aeroklubu pokazali loty trójkami na Po-2 i Piper. Niejedna eskadra bojowa nie powstydziłaby się tak zwartego szyku, w jakim przelatywali na małej wysokości nad trybunami. Ogólne uznanie wywołała precyzyjnie wykonana akrobacja na samolocie typu „Szczygieł" i lądowanie ze stojącym śmigłem na Po-2.

Lotnictwo bojowe brawurą i dokładnością wykonania zadań rozentuzjazmowało widzów. Loty „kosiakiem" zemocjonowały wszystkich; Ił-y i Jak-i pokazały, w jaki sposób szlak bojowy minionej wojny znaczyły zwycięstwem.

Desant spadochronowy pod przykryciem zasłony dymnej dokończył program pokazów.

(St.).

# Samoloty minionej WOJNY



Z. W.

## SAMOLOTY POLSKIE

## V.

### P. Z. L. „WILK"

DANE OGÓLNE

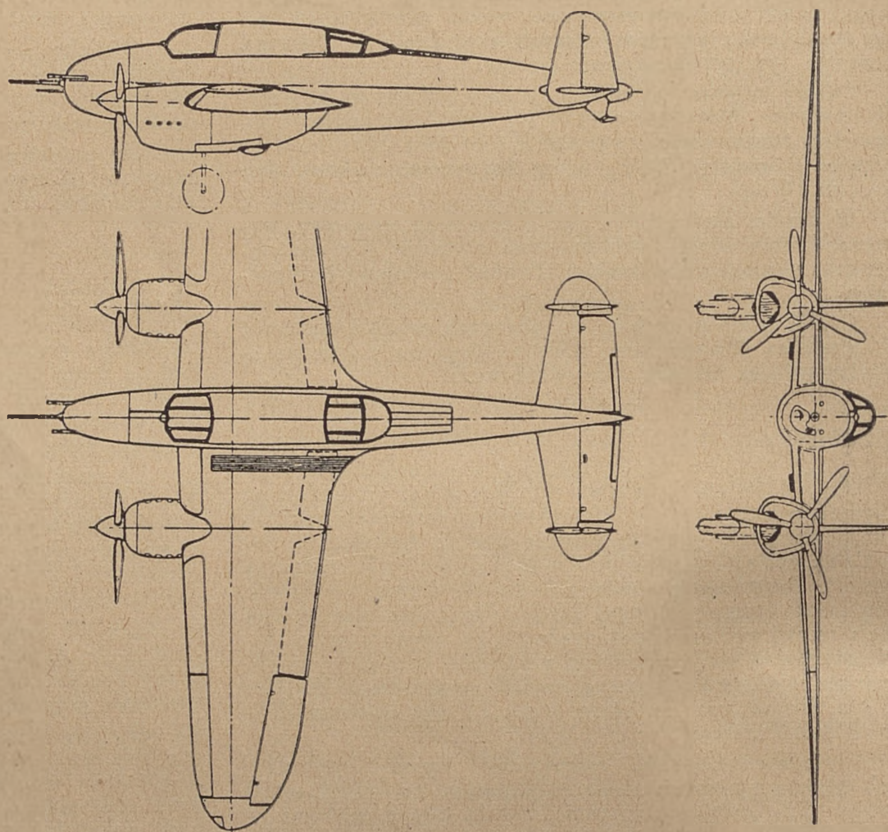
ROK BUDOWY 1938

Dwumiejscowy, dwusilnikowy jednopłat do różnorodnych zadań. Mógł być użyty jako samolot myśliwski, bombowy nurkujący, szturmowy, do dalekiego wywiadu, oraz do eskortowania samolotów bombowych. Załoga składała się z pilota i strzelca bombardiera, który spełniał jednocześnie funkcje obserwatora. Uzbrojenie: 1 działko i 2 k.m. pilota, oraz 2 k.m., zabudowane na ruchomym stanowisku strzelca. Ładunek bomb: 1 bomba wagi 300 kg zamocowana pod kadłubem.

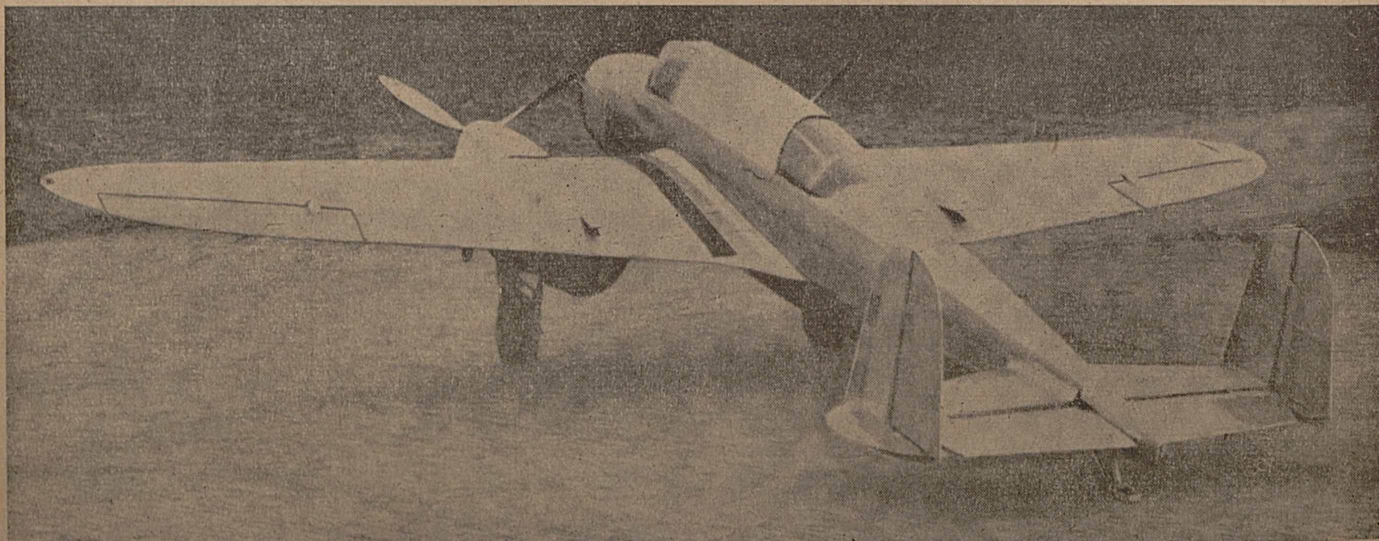
BUDOWA

Wolnonośny średniopłat, budowy całkowicie metalowej. S k r z y d ł o trójdzielne, o obrysie trapezoidalnym miało budowę charakterystyczną dla wszystkich nowszych konstrukcji P.Z.L. Części końcowe konstrukcji kesonowej; keson tworzyły dwa dźwigary i blacha falista, pokryta blachą płaską, nie narażoną na działanie sił gnących, mieściła zbiorniki paliwa. Przez całą rozpiętość płata — sloty. Działanie ich było automatyczne, były sprzężone, w locie normalnym zablokowane. Między lotkami a kadłubem klapy do startu i lądowania. K a d ł u b wykonany z duralu, o przekroju owalnym i budowie skorupowej. Posiadał dwa wykroje dla umieszczenia stanowisk załogi. Dwie środkowe wręgi, do których zamocowane były skrzydła, wzmocnione na wypadek kapotażu

(c. d. n.)



Na zdjęciu P. Z. L. „Wilk"



# HALLO HALLO HA

**MET SZYB = 05184 99143 06XX8 35310**

mgr WŁADYSŁAW PARCZEWSKI

### Uwagi wyjaśniające.

Podczas rozszyfrowania cyfr podstawionych w miejsce litery P, napotkacie kilka terminów, których brzmienie będzie dla Was obce, wyjaśnimy zatem pokrótce ich znaczenie.

Pod terminem front, rozumiemy zwykle powierzchnię, wzdłuż której następuje wślizg powietrza ku górze i ja tak Wam też objaśniłem to, przy pierwszym zaznajomieniu Was z frontami. W bardziej szerokim znaczeniu, front jest to powierzchnia, wzdłuż której mogą się odbywać zarówno ruchy wślizgowe jak i ześlizgowe. Przypominacie sobie zapewne, że wszędzie tam, gdzie powietrze wznosi się, ochładza się, a zatem tworzą się w nim prędzej czy później chmury, z których ewentualnie występują opady. Odwrotnie, wszędzie tam, gdzie powietrze opada (zstępuje w dół), ogrzewa się, a co za tym idzie następują w nim częściowe rozpogodzenia, lub też zupełny zanik chmur (o ile w ogóle były w nim chmury).

W meteorologii, fronty wzdłuż których występują jedynie ruchy wślizgowe, nazywamy ogólnie opóźnionymi (lub anafrontami), a fronty, wzdłuż których występują i ruchy opadające (ześlizgowe) zwiemy przyśpieszonymi (lub katafrontami). Front ciepły opóźniony będzie to więc front, wzdłuż którego występować będą w całej okazałości chmury i długotrwałe opady, towarzyszące frontom ciepłym. Front ciepły przyśpieszony, będzie to front ciepły rozmyty, wzdłuż którego będziemy obserwować przejaśnienia i częściowy lub całkowity zanik opadów. Jeśli chodzi o fronty chłodne, to zarówno przyśpieszone, jak i opóźnione, stanowią zjawisko groźne dla lotnictwa. Różnią się one prędkością ruchu, układem towarzyszących im chmur i rozmieszczeniem opadów przyfrontowych.

Front chłodny opóźniony, posiada w zasadzie chmury frontu ciepłego, jednak rozmieszczone w odwrotnym porządku aniżeli we froncie ciepłym, a poza tym zakończone wzdłuż czoła frontu pasem potężnych cumulonimbusów; opady występują dopiero po jego przejściu; przemieszcza się on powoli (rys. 2a). Fronty chłodne przyśpieszone, poruszające się szybciej, występują częściej, aniżeli fronty opóźnione; chmury ukazują się przed nimi na 50 do 200 km, przy czym towarzyszy im tylko wąski 10—70 km pas opadów przelotnych (patrz rys. 2b).

Zaznaczmy jeszcze, że kilka uwag i przekroje pionowe okluzji o charakterze ciepłym i chłodnym znajdziecie w Nr 12 SiM-u z roku 1947.

### Ostrzeżenia o zbliżaniu się frontów.

Jeśli przewidujemy, że nad Polską będzie się przemieszczał front, którego położenie chcielibyśmy dokładnie określić dla celów szybowcowych, wówczas dodajemy na końcu szyfrowanego komunikatu szybowcowego, depeszę zaszyfrowaną według poniższego klucza.

**Front Y Y G G — F$_Ł$ F$_c$ D v — L L l l k — L L l l k... itd.**

przy czym:

**Y Y — dzień**, w którym została nadana depesza,

**G G — godzina**, w której front ma przebiegać pod szerokością i długością geograficzną L L l l k.

**F$_Ł$ — typ frontu:**

0 — front stacjonarny (stojący w miejscu)
1 — „ ciepły opóźniony
— „ ciepły przyśpieszony
3 — „ zokludowany ciepły
4 — „ chłodny opóźniony
5 — front chłodny przyśpieszony
6 — „ okludowany chłodny
7 — „ niewyraźny lub szkwał
8 — „ okluzja.

**F$_c$ — charakter frontu:**

0 — bez określenia
1 — słabnący, stający się, stacjonarny
2 — umiarkowany
3 — silny, posuwający się szybko
4 — uaktywniający się
5 — rozmyty
6 — (cyfra niewykorzystana)
7 — (cyfra niewykorzystana)
8 — przypuszczalne form. się lub istnienie
9 — pozycja wątpliwa

**D — kierunek**, z którego front nadciąga:

1 — z północnego-wschodu
2 — ze wschodu
3 — z południowego-wschodu
4 — z południa
5 — z południowego-zachodu
6 — z zachodu
7 — z północnego-zachodu
8 — z północy.

**V — Szybkość przemieszczania się frontu:**

0 — do 5 km/godz
1 — „ 10 „
2 — „ 20 „
3 — „ 30 „
4 — „ 40 „
5 — do 50 km/godz
6 — „ 60 „
7 — „ 70 „
8 — „ 80 „
9 — powyżej 80 km/godz.

**L L — szerokość geograficzna** w całych stopniach,
**l l — długość geograficzna** w całych stopniach,

**K — poprawka** do położenia geograficznego frontu:

0 — bez poprawek, zarówno dla L L jak i l l,
1 — dodać $1/2^0$ do L L,
2 — dodać $1/2^0$ do l l,
3 — dodać $1/2^0$ do L L i l l.

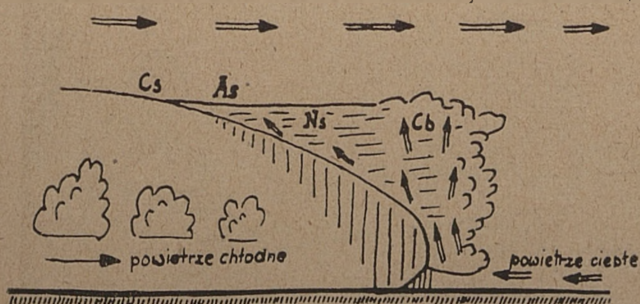
Oto i wyjaśniona tajemnica szyfrowanych komunikatów radiowych dla lotnictwa szybowcowego.

Na zakończenie rozszyfrujmy dla wprawy depeszę metszyb nadaną przez radio w dniu 7 sierpnia 1947 roku. Treść jej brzmiała Met-Szyb 07184 — 99264 — 03xx8 — 86606.

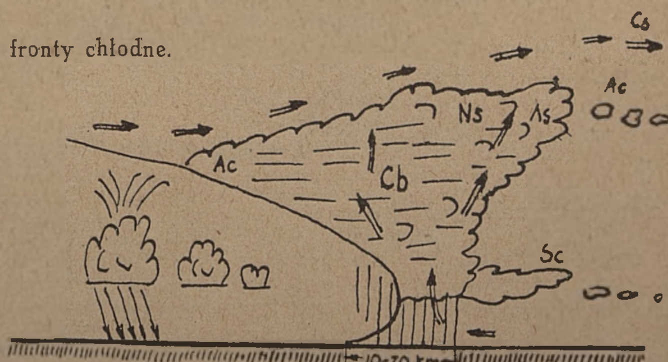
Rozszyfrowując przy pomocy przytoczonego powyżej klucza cyfrę po cyfrze, otrzymamy, że w dniu 8 sierpnia ponad całą Polską zalegać winno powietrze polarno-morskie, przy czym w warstwie powietrza o równowadze chwiejnej będzie panował wiatr W o szybkości do 40 km/godz. Warstwa powietrza o równowadze chwiejnej będzie się rozciągać, począwszy od wysokości 300 m, przy czym jej górnej granicy nie udało się określić. Padać będą przelotne opady. Wiatr dolny wiać będzie z kierunków zachodnich, z szybkością od 6 do 12 m/sek. Panować będzie duże zachmurzenie przez chmury kłębiasto-opadowe o podstawie około 600 metrów.

Nie wierzycie — sprawdźcie sami

Rys. 2. Przekroje przez fronty chłodne.




a - front chłodny opóźniony




b - front chłodny przyśpieszony




III

## SZYBOWIEC — SYLWETKA Nr 2

Następnym modelem szybowca z papieru jest sylwetka podobna kształtem do prawdziwych maszyn. Wykonanie modelu wymaga już więcej uwagi, a nieco trudu, włożonego w staranną budowę pozwoli nam na obserwację ładnych lotów.

Model Nr 2 wykonany jest całkowicie z brystolu rysunkowego. Rysunek podano w naturalnej wielkości, ażeby łatwiej było go przerysować.

Skrzydło w środkowej części posiada wzmocnienie (na rys. zaznaczone linią przerywaną), które jest przyklejone od spodu. Po wycięciu konturu skrzydła formujemy je na kształt profilu lotniczego tak, jak pokazano na rysunku w przekroju. Na rysunku pokazano tylko prawą połowę skrzydła, należy więc przekalkować tę część na brystol, przenosząc następnie kontur na lewą stronę i zachowując dokładnie wymiar od linii osiowej (kropka — kreska na rysunku). Następnie podginamy skrzydło, załamując je wzdłuż osi na kształt mocno rozwartej litery „V". Należy to wykonać przed przyklejeniem wzmocnienia. Tak wykonane skrzydło posiada dostateczną wytrzymałość do prób w locie.

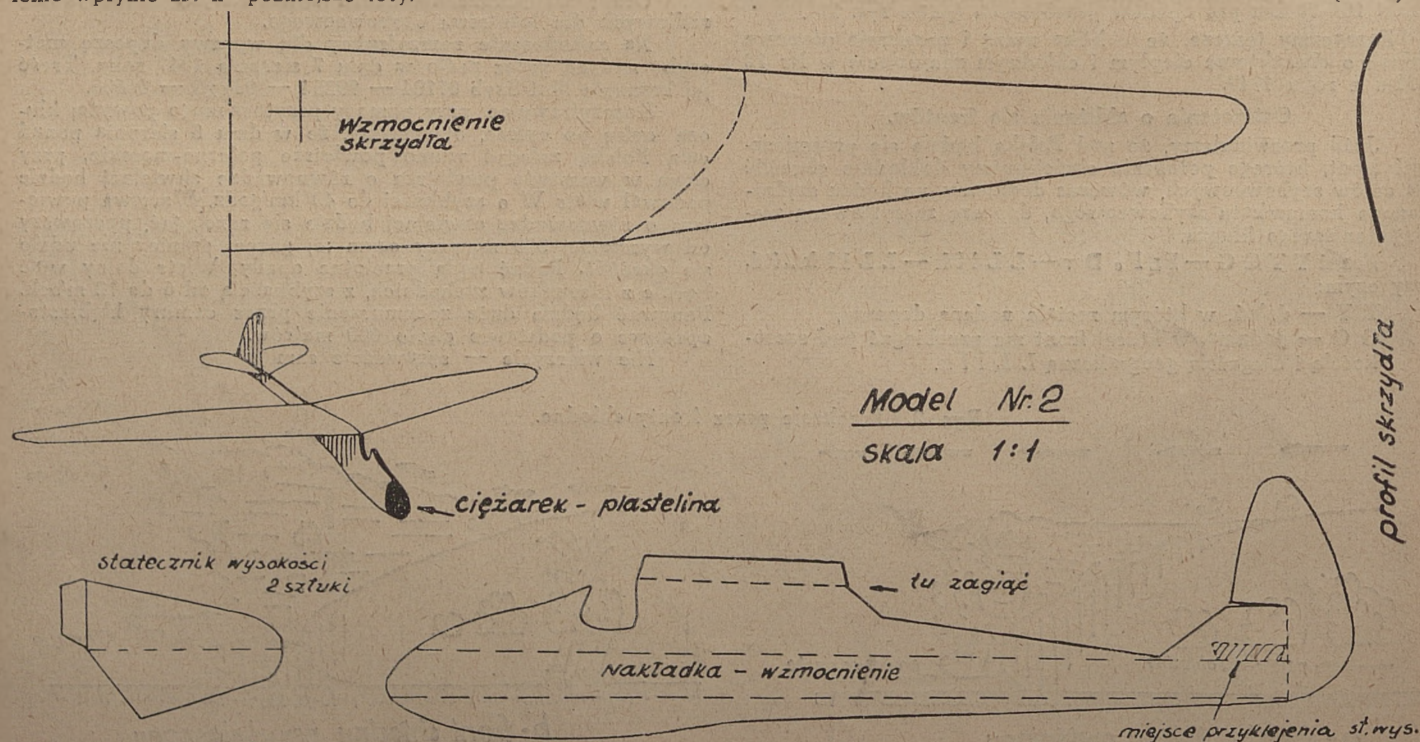
Kadłub sklejony jest z dwóch kawałków brystolu, oraz wzmocniony dwoma paskami kartoniku po obu stronach (patrz linia kreskowana na rysunku kadłuba). W miejscu umocowania skrzydeł odginamy na zewnątrz górną część kadłuba, wzdłuż linii kreskowanej. Na zakończenie wycinamy statecznik wysokości, składający się z dwóch części i przyklejamy go w miejscu zakreskowanym do statecznika kierunku. Należy zwrócić uwagę na równe przyklejenie, gdyż każde najmniejsze odchylenie wpłynie źle na późniejsze loty.

W końcu wklejamy skrzydło w rozchylone części kadłuba; klejenie należy wykonać staranni e, zwracając uwagę na prostopadłe położenie skrzydła względem kadłuba. Dokładność wykonania sprawdzamy, obserwując model z odległości wyciągniętej ręki. Lepiej pięć razy naprawiać i prostować, niż zbudować model niezdatny do lotu.

Po wyschnięciu kleju przyklejamy na przód kadłuba kawałek plasteliny (jako ciężarek) i możemy teraz model oblatywać. Zrobiony dokładnie, przelatuje przestrzeń ponad 16 m. Odpowiednio wyrzucony z nastawieniem sterów, wykonuje akrobację i wtedy lata dłużej i dalej.

Na zakończenie kilka słów o wyważaniu modelu przed lotem. Szybowiec Nr 1 wyważaliśmy przez przesuwanie spinacza biurowego. W tym modelu jako ciężarek służy nam kawałek plasteliny. Jak dobrać od razu odpowiedni ciężarek, aby model wykonał poprawny lot? Postępujemy w następujący sposób: podpieramy nasz model pod skrzydłem na dwóch ostrzach rozwartych nożyczek (dla dokładności) w miejscu, oznaczonym krzyżykiem. Naturalnie krzyżyk z prawego skrzydła należy również przenieść na skrzydło lewe. Teraz dolepiamy tyle plasteliny, aż kadłub modelu będzie lekko przechylał się do przodu. Wtedy powiemy, że model nasz jest wyważony. Drobne poprawki, mogące wyniknąć z niedokładności wykonania, uskuteczniamy po obserwacji lotów. Gdy model będzie ostro leciał do ziemi, musimy odjąć nieco plasteliny, gdy będzie zadzierał — dodać.

(d.c.n.)




**WYDAJE:** „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej. **Red.:** Janusz Przymanowski, mjr. **Zast. red.:** A. Mańkowski, kpt. Sekr. odp. A. Windholz, kpt. Adres redakcji i administracji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11/4 (róg Królewskiej).

**WARUNKI PRENUMERATY:** miesięcznie — 40 zł; kwartalnie — 115 zł; półrocznie — 220 zł; rocznie — 400 zł. **ULGOWA PRENUMERATA** dla jednostek W. P., organizacji sportu lotniczego itp. kwartalnie—100 zł; półrocznie—185 zł; rocznie—350 zł. Wpłacać czekami na konto PKO: I-978 właść. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa.

Druk. Zakł. Graf. „Prasa Wojsk." Warszawa. Królewska Nr 2 Opłata pocztowa uiszczona gotówką B-385/9